

## **Notitie verantwoording groepsrisico bestemmingsplan 'Oud Centrum'**

### **1. Inleiding**

Aan een bestemmingsplan dient een goede ruimtelijke onderbouwing ten grondslag te liggen. Dit betekent onder meer dat het thema externe veiligheid op een adequate wijze binnen het planproces in acht moet worden genomen.

In de procedure rond het bestemmingsplan 'Oud centrum' is onderzoek verricht naar externe veiligheidsaspecten die met het plan samenhangen. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan.

Naar aanleiding van het onderzoek en het concept-ontwerpbestemmingsplan geven diverse overlegpartners aan, dat er een beperkte verantwoording van het groepsrisico moet plaatsvinden. Voorliggende notitie bevat deze verantwoording. Bij deze verantwoording is het advies van de regionale brandweer nadrukkelijk betrokken.

### **2. Inperking**

In het kader van de bestemmingsplanprocedure is het aspect externe veiligheid onderzocht. Hierbij dienen de risico's in beeld gebracht te worden die het gevolg zijn van opslag, vervoer of verwerking van gevaarlijke stoffen. De twee risicobronnen die bij externe veiligheid het meest in beeld komen, zijn bedrijven (risicovolle inrichtingen) en transportassen (autowegen, spoorwegen, waterwegen en buisleidingen). Er zijn geen risicovolle bedrijven gelegen in het plangebied. De transportas die van invloed is op de woonwijk Oud centrum is het doorgaand spoor tussen Dordrecht en Rotterdam.

#### *Doorgaand spoor*

Er vindt op tenminste 53 meter van de grens van het plangebied doorgaand vervoer van gevaarlijke stoffen over spoor plaats. De PR  $10^{-6}$  contour van dit vervoer reikt niet tot in het plangebied en vormt derhalve geen belemmering voor het plan. Het plangebied ligt wel binnen het invloedsgebied van dit vervoer. Ter hoogte van het plangebied wordt de oriëntatiewaarde van het groepsrisico als gevolg van het huidige en toekomstige spoorvervoer in aanzienlijke mate overschreden. Gelet op de planperiode van het bestemmingsplan (10 jaar), wordt er ook een doorkijk gemaakt naar het Basisnet spoor. In het kader van de vaststelling van het Basisnet spoor, gaan er een aantal generieke en specifieke maatregelen genomen worden. De generieke maatregelen die genomen gaan worden zijn BLEVE rijden (veiliger samenstellen van treinen), routing en het installeren van de verbeterde versie van automatische treinbeïnvloeding (ATB Vv). De specifieke maatregelen die genomen gaan worden in Zwijndrecht zijn maatregelen in het gebied rondom het spoor in Zwijndrecht en het realiseren van extra bluswatercapaciteit. Gelet op de afstand van het spoorvervoer tot het plangebied, het gegeven dat het een conserverend plan is als gevolg waarvan het groepsrisico niet toeneemt en de verwachting dat de risico's als gevolg van de vaststelling van het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen en de hierbij genomen maatregelen verder afnemen, kan volstaan worden met een beperkte verantwoording van het groepsrisico.

### 3. Verantwoording doorgaand spoor

#### 3.1 Beheersbaarheid

De beheersbaarheid is afhankelijk van de inzetbaarheid van hulpverleningsdiensten. De brandweer moet in staat zijn om haar taken goed uit te kunnen voeren om daarmee verdere escalatie van een incident te voorkomen. Hierbij kan gedacht worden aan het voldoende/ adequaat aanwezig zijn van aanvalswegen en bluswatervoorzieningen, maar ook de brandweezorgnorm wordt hier onder geschaard. Hierbij hanteert de regionale brandweer richtlijnen zoals beschreven in de NVBR publicatie "Handleiding bluswatervoorziening en bereikbaarheid".

#### 3.2 Bereikbaarheid

Uit bovengenoemde handreiking volgt het advies dat het plangebied goed bereikbaar moet zijn voor de hulpverleningsdiensten via twee van elkaar onafhankelijke aanvalswegen, waardoor in geval van calamiteiten het plangebied bereikbaar is. De lokale brandweer geeft aan dat de bereikbaarheid goed is, het plangebied is via diverse ontsluitingswegen bereikbaar. Met subsidiegelden van het Rijk zijn de gemeenten Dordrecht en Zwijndrecht bezig maatregelen te treffen om de incidentbestrijding in de Spoorzone beter mogelijk te maken. De bereikbaarheid van de spoorzone maakt daar deel van uit. De gemeenten zijn voor de realisatie van de voorzieningen echter afhankelijk van de medewerking van ProRail als grondeigenaar.

#### *Bluswatervoorziening*

##### Bluswater primair:

Het plangebied is in voldoende mate voorzien van brandkranen. Aandachtspunt voor de toekomst is wel dat deze brandkranen ook beschikbaar blijven; dit in relatie tot de ambitie/missie van de waterleidingbedrijven om uitsluitend nog maar drinkwater te leveren en het leveren van bluswater verder terug te dringen (m.a.w. saneren van brandkranen in het plangebied)

##### Bluswater secundair:

Het plangebied en de omgeving daarvan zijn in voldoende mate voorzien van open water (sloten en vijvers) welke een bijdrage leveren voor bluswater.

#### *Zorgnorm*

De brandweezorgnorm is een aanbevolen opkomsttijd die afhankelijk is van het soort object en de risico's voor de aanwezige personen. De opkomsttijd bestaat uit een optelsom van de uitruktijd en de aanrijdtijd. De uitruktijd betreft de tijd die men heeft vanaf het alarmeren totdat men gereed is om te vertrekken naar het plaats incident. De uitruktijd voor een beroepskorps ligt lager dan die van een vrijwillig korps, omdat de beroepsmedewerkers zich in de directe nabijheid van de kazerne bevinden. De streefwaarde voor de uitruktijd van een beroepskorps is 1,0 minuut en voor een vrijwillige organisatie ca 3,5 minuten. De aanrijdtijd betreft de zuivere rijtijd. De brandweer kan in de meeste gevallen binnen de zorgnorm in het plangebied aanwezig zijn.

#### 3.3 Zelfredzaamheid

De zelfredzaamheid geeft aan in welke mate de aanwezigen in het plangebied in staat zijn zich op eigen kracht in veiligheid te brengen.

De functie-indeling, de infrastructuur en nieuw te realiseren bebouwing kan op verschillende manieren op de zelfredzaamheid inspelen.

- Het gebouw zodanig inrichten dat de vluchtwegen van de risicobronnen aflopen;
- Ventilatie die centraal buitenwerking kan worden gezet;
- Het toepassen van zo min mogelijk glas aan de risicozijde;
- De gebouwen dusdanig ontwerpen zodat niet-verblijf ruimten als bergingen, keukens, wc's en trappenhuizen aan de gevaarszijde zijn geplaatst;
- Het gebouw loodrecht projecteren ten opzichte van de risicobronnen.

Voor de bestaande gebouwen in het plangebied zijn de bovengenoemde aandachtspunten niet relevant en dienen andere compenserende maatregelen getroffen te worden ten aanzien van beheersbaarheid. Daarnaast speelt risicocommunicatie een belangrijke rol.

#### *Ontvluchting*

Bij een calamiteit kunnen de aanwezige personen het plangebied via diverse ontsluitingswegen verlaten, zodat van de risicobronnen af kan worden gevlucht.

#### *Risicocommunicatie*

Het punt van risicocommunicatie zal door de gemeente moeten worden uitgevoerd in het kader van de gemeentelijke informatieplicht over de voorbereiding op en alarmering bij rampen.

#### **4. Conclusie**

In het kader van de bestemmingsplanprocedure is het aspect externe veiligheid onderzocht. Het groepsrisico voor het doorgaand spoor is verantwoord. De gemeente is zich bewust van de risico's en acht de situatie acceptabel